VREREA



V.

5.

VREREA

O problemă economică bănățană:

Canalizarea Begheiului între Timişoara şi Topolovățul-mic

de ing. Virgil Birou

Introducere

Spre Nord de linia Timişoara—Lugoj, cam în dreptul vestitei comune Chizătău şi cam la 7 km de aceasta, la poalele masivului eruptiv din nord-estul judeţului Timiş-Torontal, este situată comuna Şanoviţa, sau cu ortografia veche austriacă: Şuşanovăţ. O comună locuită exclusiv de români, a cărei locuitori din tată 'n fiu, din băbăluc, pe lângă agricultură, se ocupă cu exploatarea pietrei de bazalt. In hotarul acestei comune municipiul Timişoara posedă în masivul bazaltic un perimetru de cca 90 jughere întindere, şi este astfel cel mai important exploatator al masivului. Cele mai vechi scripte referitoare la „Schuschanovetz" se găsesc în arhiva Municipiului şi datează din anul 1776—78, epocă la care erariul austriac se interesa de exploatarea bazaltului. Istoricul acestei cariere de bazalt la prima vedere nu pare a interesa prea mult publicul, dar această carieră determină o importanta parte o problemei edilitare a Municipiului, determină politica drumurilor. Căci puţină lume ştie, că Municipiul Timişoara prin situaţia sa disparată, are cam de trei ori mai multe drumuri de construit şi de întreţinut, decât ar fi maximul admis pentru un oraş cu populaţia Timişoarei, dacă ar fi fost construit închegat dela început. Nu toată lumea îşi poate da seama de eforturile pe care conducerea Municipiului Timişoara trebue să le facă, pentru a putea face faţă tuturor problemelor edili-

tare. Căci pe de-o parte, în Timişoara trebuesc clădite biserici, şcoli, instituţii publice, spitale, grădini de copii *româneşti*, apoi trebuesc construite drumuri, mari bulevarde, cari leagă cartierele între ele, şi fabricele cu centrele de desfacere şi cu gările şi cari descongestioneaze de circulaţia intensă cartierele, unde dominează munca de birou şi unde sunt locuinţele funcţionarilor şi a cetăţenilor, cari după o muncă istovitoare, au în cea mai mare măsură nevoe de linişte şi odihnă. Lumea vede, că spaţiile imense, ce până eri-alaltăeri se căscau goale între cartiere, azi s'au umplut, iar statistica dela Serviciul Tehnic demonstrează atât de clar, prin cifre indubitabile, că dacă la preluarea imperiului Timişoara a numărat 4000 de case, azi numără 8500. — Deci în decurs de 15 ani numărul caselor a crescut peste dublu, având tendinţă categorică de creştere. Toată lumea vede casele, toată lumea admiră forţa constructivă a oraşului, care aşa-zicând se naşte din sine, printr'o fermentare miraculoasă, toată lumea rămâne frapată, când citeşte cifrele de sus, şi altele, despre care vom vorbi mai târziu, dacă vom observa, că problemele edilitare ale Municipiului — aşa cum se prezintă în lumina crudă, dar adevărată a realităţii — vor interesa pe cetitorii noştri. Dar nu toată lumea ştie, ce problemă imensă este pentru Municipiu, mai precis pentru Serviciul Tehnic, construirea reţelei de drumuri prin labirintul de străzi noi ale noilor cartiere. Nimeni nu-şi dă seama, pentrucă nici n'ar putea să-şi dea seama, decât dacă ar trăi între aceste realităţi — ce eforturi trebuesc depuse pentru a *determina întâi* şi pentru a satisface apoi necesităţile de cea mai importantă urgenţă. Căci publicul — şi aici trebue să fixăm, că presa este vinovată în cea mai mare parte, căci totdeauna din dorinţa de a stîrni sensaţii, ea răscoleşte patimile şi provoacă de cele mai multe ori pe nedrept, indignarea cetăţeanului, — publicul, repet, se intreabă întâi, se scandalizează apoi, pentru o întrebare:

„De ce nu se face strada cutare şi cutare?"

„De ce nu se construeşte cutare şi cutare edificiu?" La sfârşit se revoltă şi în revolta sa ar trimite pe toţi conducătorii Municipiului într'un loc, unde nu cred că aceştia s'ar simţi tocmai bine.

Pe când răspunsul este foarte simplu. Nu *acea* stradă este mai importantă pentru momentul de faţă. Nu de *acea* construcţie are nevoe interesul general al Municipiului chiar acum. Va veni şi rândul lor. Dar mai târziu, când logica lucrurilor o va aduce. Că nici Dumnezeu nu a făcut lumea într'o singură zi. Şi iarăş nimeni nu poate acuza conducerea Municipiului că nu este constructivă. Nu există în România o primărie, care în raport cu venitele sale să fie construit atât, ca primăria Municipiului Timişoara şi nu există serviciu tehnic în ţară, care să fie construit cca 300.000 metri patraţi de drumuri noi în acest interval. Luând o lăţime normală de 5 m, aceasta înseamnă o şosea de ţară de 60 km., adecă o şosea pavată dela Timişoara la Arad sau Lugoj. Apoi să nu se uite, faptul, că se întreţine şi se repară anual cca 50.000 metri pătraţi de stradă.

Toate aceste lucrări necesită importante cantităţi de material pietros, care dacă ar fi trebuit cumpărat, nu ştim dacă realizările s'ar fi apropiat măcar de cifrele de sus. Şi în aceste cifre nu intră străzile asfaltate, a căror bază este construită tot din piatră dela Şanovita şi a căror lungime se apropie iarăşi de cifrele de mai sus, nici străzile cu macadam, a căror lungime este de două ori mai mare.

Aici trebue să relev un fapt. Adevărata valoare a carierei şi enorma importanţă a ei pentru municipiu nu au cunoscut-o în întregime nici edilii dinainte de răsboi, şi nici cei imediat de după răsboi. Ce e mai mult, a fost un timp, când primăria se ocupa serios cu ideea vânzării carierei. Un singur om s'a opus atunci, actualul şef al serviciului tehnic, dl. ing. arh. Adrian Suciu. Cu o rară prevedere a viitorului, cu o extraordinară presimţire a viitoarei desvoltări a oraşului şi-a dat seama, că în desfăşurarea unui program edilitar serios şi în aplicarea unui plan raţional de sistematizare a oraşului, cariera din Şanoviţa este menită să aibă un rol covârşitor. Cum oraşul Timişoara este foarte departe de centrele petrolifere, şi transportul bituminoaselor ar urca simţitor costul unui pavaj de asfalt, pe de altă parte faptul, că Timişoara este şi un centru industria limportant, ale cărui produse pretind căi de comunicaţie foarte rezistente, ieftine şi uşor reparabile, cariera din Şanoviţa era predestinată să pre-

vadă municipiul cu materialul, care corespunde mai bine cerinţelor de sus, cu pavajul de piatră sub diferitele sale forme. Pe vremea aceea dl ing. A. Suciu era un tânăr inginer la serviciul tehnic şi conducea secţia architecturii. Dar cu o dârzenie demnă de o cauză bună a reuşit să obţină, ca primăria să abandoneze ideea înstrăinării carierei. Mai târziu dl ing. Suciu a ajuns şeful Serviciului Tehnic. Dela acest moment cariera de piatră din Şanoviţa a fost una din preocupările sale cele mai importante. An de an i-a adus ameliorări, i-a mărit producţia, i-a sistematizat exploatarea. Iar în anul ultim, cu ajutorul tinerilor ingineri români, angajaţi la serviciul tehnic, a pus la punct modernizarea şi mecanizarea carierei. S'a montat o instalaţie de concasoare, o instalaţie de tăiat calupuri, o maşină cu aburi de 120 HP pentru activarea instalaţiilor. S'au comandat două locomotive noui pentru tracţiunea materialului din carieră până la proxima staţie C. F. R. S'a montat o instalaţie de perforatoare, activată cu aer comprimat, în urma căreia, în loc să se bată cu ciocanul 10 zile la o gaură de dinamită, stânca se sfredeleşte în câteva minute. S'a ajuns astfel, că faţă de producţia de 16.500 buc pavele, 5000 m. cubi piatră brută şi 100 m³ pietriş zdrobit, din 1920, în 1935 (când mecanizarea nu era terminată) să se realizeze o producţie de 342.000 buc pavele, 44.300 buc piatră de bordură, 30.000 m³ piatră brută, 10.500 m³ pietriş zdrobit şi 17.000 buc călăraşi. Şi această producţie în 1936 când mecanizarea carierei va fi terminată, va creşte cu cca 120%. Şi s'a mai realizat ceva. In vreme ce în 1927 municipiul cumpăra vagonul de piatră spartă cu 2400 Lei, în anii când a folosit exclusiv material din Şanoviţa, preţul de cost al unui vagon s'a redus la *1000 de lei!* Cariera din Şanoviţa nu este mină de piatră, ci adevărată mină de aur.

Azi exploatarea din Şanoviţa aduce municipiului an de an un venit net de 3 milioane lei, care în urma mecanizării exploatării şi a măririi producţiei, se poate urca la 5,000.000 Lei. Din cele expuse până aci rezultă clar, că municipiul, prin exploatarea carierei dispune de o rezervă aproape inepuizabilă în ceeace priveşte materialele necesare construirii drumurilor şi numai prevederile bugetare limitează campania de construire a drumurilor.

Insă ca în toate lucrurile, şi aici este un „însă." Piatra în sine, oricât de preţioasă este ca materie de construcţie, ca material de transport este fără mare valoare. Căci transportul unui vagon de piatră dela Şanoviţa costă 500 Lei. Iar a unui vagon de pavele 740 Lei. Şi într'un vagon de piatră nu intră decât 6 metri cubi de piatră, sau 900 buc pavele. Iată deci a doua piedecă a deschiderii unei campanii de construcţie: costul enorm al transportului pe C. F. R. Şi acest cost este capital mort. Nu se poate recupera sub nici o formă. Reducerea acestui capital mort este o problemă de o importanţă, pe care numai orbii şi răuintenţionaţii o pot neglija. De aceea la venirea mea la serviciul tehnic, prima problemă ce mi-a dat-o dl ing. A. Suciu a fost studierea posibilităţii ieftinirii transportului produselor carierei Şanoviţa, în sensul întrebuinţării căilor de apă. Trebue deci să fixez aici, că paternitatea idei de a transporta pe apă materialele, este a d-lui ing. arh. A. Suciu, subsemnatul a făcut numai proectul şi calculul detaliilor cu studiul rentabilităţii, pe care în cele ce urmează le supun cititorilor noştri. Relev faptul, că proectul a fost însuşit de Comisia economică şi interimară a municipiului şi de Comisia interimară a judeţului Timiş-Torontal.

I. Generalităţi

Plecăm dela faptul, că pe exerciţiul anului 1934/35, bugetul carierei de piatră a fost grevat cu 3,290.000 Lei, cheltuiţi cu transportul pe CFR, dela Chisătău la Timişoara, a cca. 5.000 vagoane piatră spartă, piatră brută şi pavele.

Fixăm apoi, că prin nouă instalaţie de zdrobire şi prin lucrările de mecanizare în curs, în anul 1936/37, producţia carierei va fi sporită cu cca. 120%, ceace atrage după sine o majorare a cheltuelilor de transport pe CFR la cel puţin *7,000.000 Lei* pe an.

Examinarea problemei ieftinirei transportului se impune ca o necesitate de primul rang. Şi când natura, prin faptul că Şanoviţa este situată destul de aproape de Begheiu, facilitează problema, rezolvarea ei în sensul întrebuinţării transportului pe apă se impune categoric, ca o consecinţă a

mentalităţii tehnice raţionale şi a principiilor economiei naţionale.

Următorul calcul subliniază afirmaţiunile de mai sus.

Să presupunem canalizarea terminată şi costul ei achitat, iar transportul făcându-se pe bărci-şlepuri de tipul celor propuse în prezentul proiect, trase de o barcă-motor de 75 HP, alimentat cu motorină.

Viteza de transport 12—14 Km. pe oră.

Lungimea canalului cca. 32 km.

Durata unei curse 2—$2^{1}/_{2}$ ore.

Cheltuelile de transport pentru o cursă ar fi următoarele:

Motorină: (0.220 kg. de HP şi oră)	
0.220×75×2,5=cca. 45 kg. a 4 Lei . .	180 Lei
Ulei de uns, un kg. şi jum. a 40 Lei . . .	60 „
Cursa inversă:	
Motorină: 45 kg	180 „
Uleiul 1.5 kg.	60 „
Leafa unui mecanic (3600 Lei pe lună) . .	120 „
Leafa unui cărmaciu (3600 Lei pe lună) . .	120 „
Leafa a 4 luntraşi, câte 80 Lei pe zi . . .	320 „
	1020 Lei
Intreţinerea motorului, reparaţii, material de curăţit, petrol, acumulator, casa cercuală, neprevăzute, luate toate din prisosinţă	380 Lei
Costul unei curse va fi în total:	1400 Lei

Cu o cursă se transportă 40 vag. de 10.000 kg.

In consecinţă transportul pe apă a unui vag. de piatră dela Topolovăţul-Mic la Timişoara, va fi 1400:40=*35 Lei.* La aceasta se mai adaugă întreţinerea anuală a canalului evaluată la 124 Lei pro vag. ceace face în total: *159 Lei de vag.* Din această sumă se va scădea 60 Lei economisiţi prin evitarea încărcatului manual în vag. CFR. şi 9 Lei economisiţi din întrebuinţarea raţională a locomotivelor pe linia fe-

rată nouă, (conform calculului ce va urma) rămâne deci pentru transport o cheltuială de regie de

159—69=90 Lei de vagon

pentru producţia de 10 000 vag. pe an, plătindu-se 900.000 Lei, s'au rotunjit:

1,000.000 Lei pe an, faţă de 7,000.000 Lei, cât costă anual transportul pe CFR.

Un factor determinant al introducerei transportului pe apă este şi faptul, că linia ferată existentă nu poate deservi economic, producţia mărită, din cauza că trecând pe cca. $^3/_4$ din lungimea ei prin localităţi, trebuie să meargă cu viteza (impusă) de 4 km. pe oră, din care cauză se pierde o cantitate considerabilă de combustibil. Calculul detailat al pierderei s'a făcut la capitolul „Organizarea transportului pe linia ferată îngustă."

Apoi nu trebueşte uitat faptul, că la halta CFR Chizătău nici odată nu stau la dispoziţie vagoane în număr suficient, nici pentru producţia actuală, necum pentru cea dublată din anul viitor. — După statistica întocmită de Biroul de exploatare al carierei, din 2000 vag. cerute în lunile Septemvrie—Noemvrie, nu s'au primit decât cca. 1100, din care cauză şi lucrările municipiului şi furnizările la jud. Timiş-Torontal, şi alte partizi *au trebuit* să sufere întârzieri.

Tot din lipsa de vagoane, produsele carierei trebuesc descărcate şi depozitate în halta Chizătău, apoi când sosesc vagoane, trebuesc încărcate din nou, fapt care scumpeşte consiberabil manopera. Deci pe lângă o economie importantă, cel mai mare avantaj al transportului pe apă este independenţa faţă de lipsa de vagoane a CFR-ului, care după informaţiile primite la Direcţiunea Regională din loc, pe viitor va fi şi mai accentuată.

Al treilea important avantaj al transportului pe apă îl constitue faptul, că într'un viitor mai apropiat, se poate da carierei din Şanoviţa o desvoltare cu mult mai mare ca cea proectată. Cert este, că de prezent la carieră din cauza salariilor modeste nu pot lucra decât lucrătorii din imediata apropiere, a căror activitate la carieră este numai o ocupaţiune laterală pe lângă agricultură. Raţiunea ar fi, că scă-

zând cheltuelile de transport, s'ar putea mări salariile, fapt care ar atrage mai mulţi lucrători şi din alte regiuni, tinzându se astfel la o comercializare a produselor carierei, unde actualmente numai lipsa de lucrători şi nici decum cea de organizare sau conducere nu permite o producţie mai mare.

II. Proectul informativ al canalizării

Dela început trebuie să fixez, că am fost silit să aleg ca punct de începere al canalului localitatea Topolovăţul-Mic, din cauză că aci sunt eclusele cari leagă Begheiul cu râul Timiş, şi peste cari nu se poate trece.

Ca lucrare tehnică de ansamblu problema canalizării Begheiului în vederea transportului pe apă a produselor carierei de bazalt din Şanoviţa prezintă 4 faze distincte:

1. Legarea carierei de bazalt cu Begheiul, în punctul Topolovăţul-Mic, prin o linie ferată îngustă;
2. Canalizarea propriuzisă;
3. Construirea debarcaderelor cu toate accesoriile necesare;
4. Organizarea transportului pe apă, şi pe linia ferată îngustă.

Legarea carierei de bazalt din Şanoviţa cu Begheiul în punctul Topolovăţul-Mic, prin o linie ferată îngustă

De prezent cariera de bazalt este legată de halta CFR. Chizătău prin o linie îngustă, de cca. 8,6 Km. lungime, care deserveşte toată producţia de aprox. 5000 vag. pe an.

La prima vedere ar părea că cea mai simplă soluţie ar fi o ramificare a liniei ferate înguste dela podul Chizătăului în lungul Begheiului până la Topolovăţul-Mic.

Prelungirea aceasta ar fi de cca. 10 Km. lungime, şi împreună cu linia Şanoviţa podul Chizătăului, ar da o lungime totală de 18 Km.

Soluţia a doua ar fi construirea unei noui linii, dela Şanoviţa direct la debarcaderul proiectat la Topolovăţul-Mic, linie care ar avea o lungime de 11 Km. şi jumătate. Aceasta ar însemna construirea unei linii mai mari cu 1,5 Km. ca

prelungirea anterioară, ceeace ar face o cheltuială de cca. Lei 900.000 în plus.

Dar această sumă ar fi compensată în decurs de 3—4 ani, din diferența de cost a combustibilului și a întreținerii față de linia Șanovița-podul Chizătăului-Topolovăț, care e aproape de 2 ori mai mare ca linia directă.

Mai intervine și faptul, că linia veche Șanovița-Chizătău trebuește consolidată conform programului nou de transport, iar șinele trebuesc schimbate cu un tip mai greu ca să poată suporta noua sarcină mărită.

Din aceste considerente reiese că este mai rentabilă construirea unei linii noui dela carieră direct la debarcader, care să deservească programul de muncă al municipiului, linia actuală rămânând ca reservă pentru furnizările făcute serviciului drumurilor, sau altor partizi, pentru alte destinații, decât Timișoara, la cari transportul pe CFR este inevitabil.

Câteva elemente ale liniei ferate cariera Șanovița-Topolovățul-Mic.

Lungimea aproximativă	11,5 km.
Tipul șinei	9,3 kg. pe ml.
Distanța între traverse	500 mm.
Dimensiunile traverselor . . .	1300×150×160 mm.
Inălțimea balastului de piatră spartă . .	250 mm.
Lățimea balastului la fața superioară .	1800 mm.
Lățimea balastului la fața solului . . .	2300 mm.
Ecartamentul	600 mm.

Restul detaliilor urmează a se fixa în proiectul definitiv după studii amănunțite la fața locului.

Costul liniei ferate înguste,

pentru un km. lungime:

Trasarea liniei (proiect, pichetare etc.) . .		25000 Lei
2000 m. șine de 9,3 kg. pe ml. = 18.600 kg. à 5 L.		93000 „
2000 buc. traverse de stejar a	20 L.	40000 „
600 buc. de eclise = 500 kg a	10 L.	5000 „
2400 buc. cuie de șină (16 buc. pe kg.:) = 1000 kg. a 20 =		20000 „

terasament-mişcarea maselor, podeţe mici etc 150 L. pe ml.	150000	„
balastul de pietriş, cca. 500 m³ a 100 L.	50000	„
transportul balastului, 15 Lei pe m³	75000	„
întinsul şi bătutul pietrişului, 40 Lei pe ml . . .	40000	„
întinsul şinelor, 10 Lei pe ml.	10000	„
neprevăzute	53500	„
regie, şi lucrări de artă necesare	100000	„
În total Lei:	600000	„
linia întreagă ar costa deci 11,5 = 600000 Lei=	6900000	„
rotund	7000000	„

Intrucât linia ferată va trece peste terenuri cultivabile, pentru răscumpărarea terenurilor mai trebuieşte prevăzută o sumă de cca. 1,000.000 Lei, aşa că cheltuelile cu linia ferată îngustă trebuesc evaluate la suma de 8,000.000 Lei.

Transportul pe linia ferată îngustă.

Cantitatea de materiale ce trebuieşte transportată zilnic, este de 40 vag. CFR.=40×6,5=260 m³.

Capacitatea unui vagonet fiind 2 m³ vom avea de transportat 260:2=130 vagonete de piatră.

Având la carieră două locomotive noi, se vor forma 6 trenuri cu 22 vagonete, fie care locomotivă având de făcut 3 curse de o durată de 2 ore în care timp întră şi manevra.

Prin acest transport capacitatea de transport a locomotivelor nu este utilizată, căci o locomotivă — la caz că producţia va fi mărită, s'au dacă împrejurările momentane o vor cere — uşor va putea face şi cinci curse pe zi, dând astfel posibilitatea de a majora transportul cu încă 90—100 vagonete pe zi, ceace face cca. 30 vag. CFR pe zi în plus.

Această capacitate de transport pe linia veche numai cu eforturi şi cheltueli foarte mari ar putea fi atinsă, căci linia veche trecând pe ³/₄ parte din lungimea ei prin localităţile Şanoviţa şi Chizătău, şi având în plus o rampă de 10:1000 pe o lungime de cca. 1 Km., trenul nu poate circula decât cu o viteză de max. 4 km. pe oră, ceace face ca distanţa de 8,6 Km, dela carieră la halta Chizătău, să fie parcursă în 1,5—2 ore, pentru cursa întreagă întrebuinţând cel puţin 3

ore. — Asta înseamnă o pierdere efectivă de 1,5 ore la o cursă şi din această cauză ar trebui formate 3 trenuri cu un număr mult mai mare de vagonete, ceeace din cauza rampei este aproape imposibil.

Luând ca bază de calcul transportul a 10.000 vagoane pe an, o locomotivă cu un motor de 40 cai putere, cu o consumaţie de 0.220 kg. motorină de HP. şi oră, pierderea în combustibil la o cursă este:

1,5×40×0,220=13 kg. kg. motorină.

Luând preţul motorinei de 4 Lei pe kg. pierderea la o cursă este 4×13=52 Lei; la 6 curse 312 Lei, iar la producţia totală 78.000 Lei pe an. — La aceasta se mai adaugă şi costul uleiului cca. 12.000 Lei, aşa că pierderea totală se poate evalua la cca. 90.000 Lei, pe an, din cauza exploatării neraţionale a locomotivelor, impusă de situaţia locală.

Nu trebuie scăpat din vedere că în halta Chizătău şi la carieră ar mai trebui făcute linii de garaj de cca. 300.000 Lei, şi ar mai trebui închiriate în halta Chizătău loturi de depozitare, a căror chirie actualmente se ridică la 120.000 Lei anual.

Prin construirea liniei noi, şi a debarcaderului la Topolovăţul-Mic, toate aceste cheltueli sunt evitate.

Transportul pe apă.

După cum am amintit şi în introducere, transportul pe apă s'ar face cu bărci-plute de lemn, cu fundul plat, având dimensiunile principale: lungime 25 m. lăţime 6 m. şi înălţime de 1,5 m., linia de plutire la 1 m. la încărcătura maximă.

Am ales adâncime de plutire mică, de 1 m, ca să se uşureze descărcatul manual, dar adâncimea de plutire foarte uşor se poate dubla în cazul aplicării unui sistem de descărcare maşinală (Paternoster, transportor cu bandă, cupe etc.), însă în acest caz şi adâncimea canalului ar trebui făcută până la 3 m.

Regulamentul prusiac, prevede ca între fundul bărcii şi fundul albiei canalului să fie o înălţime de apă de 0,20—0,70 m. în funcţie de depunerile râului. — Cum la noi datele referitoare la râul Begheiu lipsesc, pentru a fi acoperiţi, am

luat această înălţime de 1 mtr. şi am făcut calculele pentru ambele variante (adâncimea de plutire de 1 m. şi de 2 mtr.) rămânând să se decidă numai în funcţie de capitalul care se poate investi în aceste lucrări.

In cazul bărcilor cu linia de plutire de 1 m. volumul apei deslocuite va fi:

$$V = {}^{3}/_{4}\ (25 \times 6 \times 1) = 120\ m^{3}.$$

Greutatea brută ce s'ar putea transporta la acest volum ar fi de 120 tone.

Construind bărcile cu păreţii de cca 10 cm. grosime, şi fundul căptuşit cu tablă, greutatea proprie se poate evalua aproximativ la 20 tone.

Greutatea utilă ce s'ar putea transporta va fii 120—20= cca. 100 tone = 10 vag. CFR.

Pentru ca bărcile să poată circula în ambele sensuri fără să fie întoarse, ceeace este foarte important, la amândouă capetele vor avea dispozitiv, la care să se adapteze *cârmă mobilă.*

Bărcile se vor lega în remorcă în număr de 4 şi vor fi antrenate de o barcă cu motor Diesel de o putere de 75 HP.

Elicea va funcţiona la 1—1,20 m. adâncime. Motorul va fi alimentat cu motorină sau păcură.

Pentru asigurarea unui transport rapid şi continuu vor fi necesare 3 serii de remorci, una se încarcă, una se descarcă şi una pe drum. Costul unei bărci. după informaţiile primite dela Soc. de transport pe Bega, ar fi cca. 100.000 Lei, pentru cele 12 bărci *1,200.000 Lei.*

Preţul bărcii tractoare se ridică la cca. *800.000 Lei.*

In cazul întrebuinţării bărcilor cu adâncine de plutire de 2 m. volumul de apă deslocuit va fi:

$$V = {}^{3}/_{4}\ (25 \times 6 \times 2) = 235\ m^{3} = 225\ \text{tone}.$$

Greutatea bărcii se poate evalua la 25 tone.

Greutatea utilă ce se poate transporta pe o barcă va fi 225—25=200 tone, = vag. 20., CFR de 10.000 kg.

Luând preţul unei bărci de cca. 150.000 Lei, cele 12 bărci vor costa 1,800.000 Lei.

Staţia de înbarcare din Topolovăţul-Mic.

Pentru încărcarea celor 4 bărci şi staţionarea a altor 4, este necesar un cheiu de cca 250 ml. Locul său pe teren se va fixa în legătură cu proectul definitiv al liniei ferate, în punctul cel mai favorabil.

Din cauza bătăii valurilor, provocată de manevra bărcii tractoare, şi din cauza apăsării trenurilor de pe liniile de garaj de pe ţărm, cari vin până la marginea ţărmului acesta trebueşte întărit cu un zid de sprijin, a cărui adâncine va trebui dusă până la teren solid, adecă la cca. 6 m. adâncime. Zidurile de sprijin se vor face din piatră ciclop dela carieră, materialul de legătură fiind beton cu ciment de Portland.

Dimensiunile lui vor fi următoarele:

Inălţimea totală 6 mtr,

Lăţimea la coroană 1 mtr.

Lăţimea la bază 2 m.

Inălţimea peste nivelul normal al apei 1,5 m. max.

La adâncimea de 4 m. dela coroană va avea o inclinare dela 1:4 înspre albie, aşa că la bază va avea lăţimea de 2 m.

Secţiunea lui va fi:

$$S = (1{,}5+2{,}5) \times 1 + 2 \frac{(1+2)}{2} = 7\ m^2$$

Volumul de zidărie necesar cheiului va fi:

$$7 \times 250 = 1750\ m^3.$$

Luând preţul pe m^3 cu 600 Lei, zidul va costa:

$$1750 \times 600 = 1{,}050.000\ \text{Lei}.$$

Greutatea unui m^3 de zid se poate evalua:

$$g = 0{,}75 \times 2800 + 025 \times 1400 = 2500\ kg.$$

Greutatea zidului pe ml.

$$7 \times 2500 = 17.500\ kg.$$

$$\text{Presiunea pe teren:} = \frac{17500}{10000} = 1{,}7\ kg.\ \text{pe}\ cm^2.$$

Incărcarea:

Pentru a obţine un randament bun şi o cheltuială mică, încărcarea se va face cu 4 dispozitive automate de răsturnare a vagonetului, numite culbutoare (Umkipper), care se pot confecţiona în regie proprie foarte uşor.

Costul unui culbutor împreună cu jghiabul de tablă pentru scurgerea pietrişului în barcă, va fi cca. 50.000 Lei. Toate patru vor costa *200.000 Lei.*

Pe chei se vor monta şi macarale cu cabluri de oţel, pentru tracţiunea vagonetelor şi a bărcilor, costul lor se poate lua de *50.000 Lei.* — Luând pentru alte diferite construcţii necesare pe cheiu, (casa paznicului, linii de garaj, coperişe, neprevăzute etc.). suma de Lei 700.000, cheiul va costa *2,000.000 Lei.*

Debarcaderul din Timişoara.

Debarcaderul din Timişoara se va plasa la 300—400 m. distanţă deasupra Strandului Comunal.

Pentru întărirea ţărmului se va construi un zid asemănător cu cel din staţia de înbarcare dela Topolovăţul-Mic.

Pentru descărcarea rapidă este necesar să se aplice un dispozitiv de transport automat, elevator, transportor cu bandă, Paternoster etc.

Costul debarcaderului se poate evalua în felul următor:

Zidul de sprijin	1,150.000 Lei
Dispozitivul de descărcare	300.000 „
Macarale	50.000 „
Construcţii suplimentare, hale pt. concasoare, transportul materialului etc. .	1,500.000 „
Total:	3,000.000 Lei

Adâncirea canalului Timişoara-Topolovăţul-Mic

Canalul va avea traseul pa albia existentă a Begheiului, numai la est de Remetea trebuiesc rectificate curbele prea pronunţate, pe o lungime de cca 6 km. conform unui studiu detailat ce se va face la faţa locului.

Lăţimea actuală a canalului variind între 20 şi 25 m.

este suficientă pentru ca vasele de transport să poată circula uşor. Se impune însă o adâncire a profilului, căci apele în multe locuri au depus foarte mult nisip şi nămol, aşa că în unele locuri adâncimea apei abia este de 20 cm.

In cazul întrebuinţării bărcilor cu adâncime de plutire de 1 m. canalul trebuieşte adâncit la 2 m. dela nivelul apei, pentru a avea o siguranţă contra împotmolirii.

In acest caz secţiunea udată a canalului va fi un trapez cu dimensiunile următoare:

Baza mare 25 m.
Baza mică 10 m.
Adâncimea de 2 m.
Suprafaţa va fi:

$$S = \frac{25 + 10}{2} = 35 \text{ m}^2.$$

Punându-ne în ipoteza cea mai desavantajoasă, că toată această suprafaţă ar fi plină şi că toată ar trebui săpată, volumul de pământ ce ar trebui scos ar fi:

$$V = 35 \times 32.000 = 1.120.000 \text{ m}^3,$$

care cifră o putem scădea la *1.000.000 m³ efectivi.**)

Cu un escavator de o capacitate efectivă de 400 m³. pe zi, într'un tempo de 2 schimburi de câte 10 ore, pentru escavarea acestei cantităţi de pământ este necesar un timp de 1.000.000 : 800 = 1.250 zile, sau luând 250 zile de lucru pe an, vor fi necesari pentru săpare cca 5 ani.

Cum însă o lucrare de importanţa acesteia nu poate fi lăsată la discreţia unui singur escavator, şi cum interesul municipiului este ca să înceapă transportul pe apă cât mai de grabă, se impune cumpărarea a 2 escavatoare, în care caz lucrarea se termină în jumătate timp, deci într'un timp de cca 2,5 ani, sau luând un coeficient de rezervă, lucrarea se va termina în 3 ani.

In acest caz transportul economic pe apă poate începe cu 2 ani mai de vreme, iar costul escavatorului al 2-lea, se

---

*) Scăderea ar putea fi şi mai mare (20—25%), deoarece nu tot profilul este plin, însă am admis ipoteza cea mai dezavantajoasă.

achită automat din diferența de cost a transportului pentru 1 an.

Costul săpării canalului se evaluiază în felul următor: Lucrări pregătitoare, proecte,

măsurări, sondări etc.	1.500.000	Lei
2 escavatoare de 400 m^3 efectiv pe zi:	10.000.000	„
2 separatoare a 1.000.000	2.000.000	„
Motorină	2.000.000	„
Uleiu	500.000	„
Leafa a 2 maestrii săpători pe 3 ani .	300.000	„
Leafa a 2 mașiniști pe 3 ani	300.000	„
Reparații, curățire	1.500.000	„
Transportul materialului scos	15.000.000	„
Neprevăzute*), 2 bărci-motor, regie . .	3.900.000	„
Total . .	37.000.000	Lei

La aceasta se mai adaugă pentru eventualele despăgabiri făcute proprieterilor din nemijlocita apropiere a canalului 2.000.000 Lei și pentru reparațiile podurilor tot 2.000.000 Lei

în total: 4.000.000 Lei

costul adâncirii canalului se ridică la . . . 41.000.000 Lei

Costul unui m^3 de material extras va fi de 41 Lei. După informațiunile primite la Serviciul Apelor scoaterea unui m^3 de material din partea canalizată a Begheiului costă 20 Lei. — In această cifră nu întră transportul materialului dela canal la locul de depozitare, nici amortizarea escavatorilor nu este făcută pe 3 ani. Făcând aceste reduceri costul unui m^3 extras se modifică în sensul că se vor scădea pentru transport 15 Lei de m^3

pentru amortizare $\frac{12.000.000 \times 7}{10 \times 1.000.000} = 8{,}40$ Lei de m^3.

în total 23,40 Lei pe m^3, rămânând astfel costul unui m^3 de material săpat 17,60 Lei.

De remarcat că o parte a nisipului extras poate fi valo-

---

*) In această poziție întră mai cu seamă cheltuelile survenite cu demontarea și remontarea escavatoarelor la trecerea pe sub poduri.

rificat. Pentru separarea lui de nămol am prevăzut la cheltuelile de investiţie 2 separatoare în preţ de 2.000.000 Lei.

Preţul comercial al unui m^3 de nisip de Begheiu, este azi 60 Lei, la locul de estragere.

Presupunând că se poate valorifica 10% din materialul scos adecă numai 100.000 m^3, prin această operaţie se recâştigă:

$$100.000 \times 60 = 6.000.000 \text{ Lei.}$$

In acest caz cheltuelile cu săparea canalului se reduc *la 35.000.000 Lei.*

In cazul întrebuinţării bărcilor cu linia de plutire la 2 m canalul va trebui adâncit la 3 m. In acest caz profilul udat al canalului va fi un trapez cu dimensiunile:

Baza mare 25 m.
Baza mică 8 m.
Adâncimea 3 m.
Saprafaţa va fi:

$$S = 3 \times \frac{25 + 8}{2} = 50 \text{ m. pătraţi.}$$

Volumul de pământ ce trebuie scos este:

$$V = 50 \times 32.000 = 1.600.000 \text{ m}^3 \text{ sau redus}$$
$$V = 1.500.000 \text{ m}^3.$$

Cu apareiajul de mai sus cantitatea aceasta de material se poate scoate în:

1.500.000 : 1.600 = 940 zile = 4 ani, sau cu coeficientul de rezervă *4,5 ani.*

Costul săpării va fi:

Lucrări pregătitoare, proiect, măsurători, sondaje, etc.	1.500.000	Lei
2 escavatoare	10.000.000	„
2 separatoare	2.000.000	„
motorină	3.500.000	„
uleiu	1.000.000	„
Leafa a 2 maestri săpători	500.000	„

Leafa a 2 maşinişti	500.000 „
Reparaţii, curăţire	2 000 000 „
Transportul materialului scos	22.500 000 „
Despăgubiri, poduri, etc.	4.000.000 „
Neprevăzute, regie, 2 bărcimotor etc. .	5.500.000 „
In total: . .	53.000.000 Lei

De m³ scos revine un preţ de 53 : 1,5 = 36 Lei bruto, sau 36 — (15 + 8,40) = 12,60 Lei netto.

Tablou recapitulativ I.

despre costul tuturor lucrărilor şi investiţiilor pentru adâncimea canalului la 2 m.

1. Linia ferată îngustă	7.000.000 Lei
2. Despăgubire proprietarilor pt. linia ferată	1.000 000 „
3. Canalizarea	35.000 000 „
4. Staţia de înbarcare dela Topolovăţul-Mic	2.000.000 „
5. Debarcaderul din Timişoara . . .	3.000.000 „
6. Vasele de transport:	
a) bărci	1.200.000 „
b) barca tractoare	800.000 „
Total: . .	50.000.000 Lei

Tablou recapitulativ II.

pentru adâncimea de 3 m.

1. Linia ferată îngustă	7 000.000 „
2. Despăgubiri pentru linia ferată . .	1.000.000 „
3. Canalizarea	53.000.000 „
4. Staţin de înbarcare dela Topolovăţul-Mic	2.000.000 „
5. Debarcaderul din Timişoara . . .	3.000.000 „
6. Vase de transport:	
a) bărci . . . . , .	1.800.000 „
b) barca-motor	1.200.000 „
Total: . .	69.000 000 Lei

cu o barcă motor în plus		1.000.000 Lei
	In total Lei;	70.000.000
Scăzând cca 6.000.000 din valorificarea . .		—6.000.000 „
nisipului rămân		64.000.000 Lei

Plan de amortizare

La calculul amortizărilor am ţinut seama numai de transportul necesar Municipiului, adecă de transportul a 10.000 vag. produse de piatră a Carierei de Bazalt din Şanoviţa.

Dar rentabilitatea canalului nu se reduce numai la acestea, pentrucă în cazul adâncirii canalului la 3 m vor putea circulă pe el bărci mai adânci, apte pentru transportul grânelor, tinzându-se astfel la comercializarea transportului pe apă, canalul fiind în măsură să absorbă tot transportul al întregei regiuni, dintre Timişoara şi Chizătău. In acest caz cheltuelile investite nu numai că s'ar amortiza în scurt timp, dar s'ar micşora considerabil cheltuelile de regie şi de întreţinere ale canalului, şi ar putea aduce chiar şi beneficiu. Căci odată canalizarea efectuată, cu o cheltuială de cca 3.000.000 Lei se pot procura serii noui de bărci, deoarece 4 trenuri pot circula pe canal fără amenajamente speciale.

Presupunând că Primăria Municipiului execută aceste lucrări din buget, costul lucrărilor s'ar amortiza automat, din diferenţa de 6.000.000 Lei, care rezultă din diferenţa de cost dintre transportul pe CFR. şi apă, într'un interval de timp de 50 : 6 = 8 ani, sau în cazul canalului de 3 adâncime în 64 : 6 = 11 ani.

In cazul însă, când Primăria nu poate executa lucrările din buget şi se va impune necesitatea contractării unu împrumut cu dobândă, amortizarea se va face în felul următor:

In cazul unui împrumut cu 2% dela Casa de Depuneri şi economii, având la dispoziţie o anuitate de 6.000.000 Lei, capitalul de 50, respective 64.000.000 s'ar amortizat în timp de 10 respective 13 ani.

In cazul unui împrumut mai oneros, de 4, respective 6%, amortizarea s'ar face în felul următor:

In cazul adâncimei de 2 m cu 4% amortizarea se va face în 10 ani.

In cazul adâncimei de 3 m amortizarea se face în 14 ani.

Cu 6% dobândă:

In cazul adâncimei de 2 m amortizarea se face în 12 ani.

In cazul adâncimei de 3 m amortizarea se face în 17 ani. Amortizarea s'a calculat după formula:

$$a = C \frac{0{,}0\,p \times 1{,}0\,p^{n}}{1{,}0\,p^{n} - 1}$$

Cifrele aceastea vorbesc dela sine.

Costul lucrărilor se amortizează chiar şi în cazul cel mai oneros, dela sine, în 17 ani, din diferenţa dintre costul transportului pe C. F. R. şi transportul pe apă efectuat în regie proprie.

Pe deasupra Primăria, Municipiului rămâne în proprietatea a 2 escavatoare şi 2 separatoare încă perfect utilizabile, cu care va putea să estragă o mare cantitate de nisip, pe care o poate comercializa sau o poate întrebuinţa la lucrările din regie proprie.

Curăţirea Strandului atât de necesară s'ar putea face cu una din escavatoare în fiecare an, celalalt escavator, modificat puţin, s'ar putea întrebuinţa la lucrările de desvălire din cariera de bazalt din Şanoviţa, ieftinind astfel producţia.

Pentru studierea comercializării canalului se vor putea face lucrările ulterior, după ce în prealabil s'au adunat date referitoare la traficul probabil în cantitate suficientă.

Deocamdată amintesc numai atât, că acest canal, trecând prin o regiune locuită aproape exclusiv de români, şi eftinind transportul rezultatului muncii lor, pentru ei şi pentru problema ridicării elementului românesc din punct de vedere economic, canalizarea Begheiului este de o importanţă capitală.

Răscoala bănățană dela 1738*

de Ion Stoia-Udrea

II.

Turcii încep să piardă Banatul încă de pe la anul 1696. Oşti comandate de Carol de Lorena, Veterani, Caraffa, Stahremberg, Truchsess, Rabutin şi alţii, încercuesc tot mai strâns teritoriul paşalîcului timişan, reducându-l încet la împrejurimile Timişoarei şi legătura Dunării. Linia Mureşului la 1697 e deja în mânile austriecilor, Caransebeşul, Lugojul, Lipova, Cenadul, Becicherecul au căzut. Victoria dela Zenta a lui Eugen de Savoya este doar lovitura de graţie dată stăpânirei turceşti din Banat. Ocuparea Timişoarei este de acum numai o chestie de timp. Turcii fac ultimile sforţări pentru a se menţine încă aci, de a nu pierde din mâni această cheie a stăpânirei lor în Europa centrală. Două decenii de străduinţe, de lupte aproape continui. Inutile.

Lavina a pornit de sub zidurile Vienei, din ziua de 12 Septemvrie 1683, când armata marelui vizir Cara Mustafa e sdrobită de mica oaste comandată de Ioan Sobieschi şi Carol V de Lorena, şi de-atunci ea a sguduit din temelii stăpânirea europeană a Islamului. Armatele Sultanului sunt bătute una după alta, crainicii înfrângerilor se ajung pe drumul Constantinopolului.

Incepuse declinul. Şi nu înfrângerile suferite au fost cauzele lui. Infrângerile au fost mai îndată rezultate, înainte de a deveni cauze. Turcii au mai întâlnit în calea lor genii strategice şi oşti purtate de invincibile elanuri, ei au mai suferit înfrângeri. Dar toate acestea nu au fost decât accidente pe un suiş bătut peste veacuri. Acum însă, după catastrofa de sub zidurile Vienei, luptele pierdute sunt definitive şi după fiecare din ele hotarele marelui imperiu se restrâng cu un ţinut pierdut pentru totdeauna.

Cauzele trebuesc căutate intern, nu extern. Marele imperiu otoman a fost o cucerire de război şi până la capăt şi-a menţinut acest caracter. Ci orice cucerire, care se bazează numai pe forţa armelor, este ceva hibrid şi temporal, ceva ce în momentul schimbării raportului de forţe se va schimba

în mod inevitabil. De aceia frontierele marelui imperiu otoman sunt tot timpul contestate, şi fiinţarea lui, chiar şi în epocile de mărire, poartă pecetea vremelniciei, a instabilităţii.

Armele pot cuceri. Dar ele nu pot stăpâni îndelungat un pământ. Căci stăpânii adevăraţi ai pământului rămân numai aceia, cari prin muncă continuă dela o zi la alta pe ogor se leagă indisolubil de el. Dreptul acestora poate fi contestat, poate fi chiar violat veacuri de-arândul, dar nu poate fi nicidată nimicit, căci este un drept al pământului însuşi. Un drept care răzbeşte peste veacuri şi care provoacă continui sguduiri până ce totuşi ajunge să se validiteze deplin.

Turcii rămân tot timpul numai ocupanţii ţinuturilor pe cari le-au cucerit cu armele. Nu se amestecă nicăiri cu populaţia băştinaşă, nu se încheagă într'o naţiune solid legată de un pământ, da ţara ei. Se întind până unde străbat armele lor şi stăpânesc pământul până unde îl pot apăra. Temuţi sau dispreţuiţi, iubiţi sau urâţi, duşmani sau aliaţi, dar întotdeauna şi pretutindeni pe pământul Europei, chiar după secole de aşezare, venetici. Intr'atât nu s'au putut legătui cu solul. De aceia când se retrag, în urma lor nu rămâne nici o urmă durabilă a sălăşluirei lor pe pământul stăpânit.

Slăbirea le-a purces din interior. Pe de-oparte frământările intestine, luptele şi intrigile din jurul sultanului, şi uneori chiar împotriva lui, pe de-altă parte corupţia fără margini susţinută mereu mai ales de elementul fanariot, acărui influenţă se validita tot mai mult în administrarea imperiului, au sfârticat autoritatea conducerii în interior şi au fărâmiţat unitatea de acţiune în afară.

La sfârşitul veacului XVII şi începutul celui al XVIII-lea marele imperiu otoman din Europa nu mai e decât o uriaşă momâie, care la prima lovitură puternică se destramă definitiv. Şi lovituri a primit destule.

La 1686 cade Buda, peste doui ani teatrul războiului e trecut deja în Banat şi în Croaţia, iar în 1689 armatele austriece ajung până la Nicopole. După aceia războiul continuă cu noroc schimbător, dar la 1691 marea oaste turcească de sub comanda marelui vizir Köprili e sfărâmată complect la Slankamen. Peste patru ani noul sultan Mustafa II. se pune el însuşi în fruntea armatelor sale şi reuşeste să schimbe

chiar soarta războiului în favorul său, nu pentru mult timp însă, căci la 1697, 11 Septemvrie, armata lui suferă o înfrângere catastrofală la Zenta, faţă de tânărul comandant al armatelor austriece, prinţul Eugen de Savoya. Pacea încheiată după această bătălie e ruptă peste 7 ani şi la 1716 marele vizir porneşte cu o armată de 100.000 de oameni împotriva Austriei. Lupta se dă la Petrovaradin şi turcii sunt bătuţi din nou. In acelaş an austriecii pornesc împotriva Timişorii şi la 18 Octomvrie 1716, după un asediu de 48 de zile, cetatea capitulează. In anul următor turcii sunt nevoiţi să părăsească complect teritoriul Banatului, iar la 17 August austriecii ocupă Belgradul. Pacea încheiată la 21 Iulie 1718 la Pojarevaţ consfinţeşte situaţia de fapt şi cu aceasta existenţa paşalîcului Timişan se încheie şi în mod oficial, odată pentru totdeuna.

In locul turcilor se instalează acum noii cuceritori: austriecii.

(Urmează.)

In grădina publică

de Tiberiu Vuia

Mă reîntorc la tine, când toţi te-au părăsit . . .
Erai atât de superbă, inimă svâcnind de sevă, de culoare, de lumină,
Intortochiată răscoală de cărări, de zîmbete, de snoave,
De pretutindeni, năvală-'n spre mine, ritm de soare, de iubire, de viaţă,
Şi eu mă strecuram tăcut când te iubiau cu toţii. —
Pe aci rătăcea un copil cu rouă de veşnicie în luminişul ochilor mari,
Dincolo se înlănţuia 'n braţe de adolescenţă înmugurită dragostea ce doare,
Şi în toate cărările, sgomot cu suiş slobod spre zarea cea albastră . . .
Eu mă aşezam departe de răspântiile ce încrucişau atâtea bucurii,
Căci, freamăt de bâlci, tu, erai mal de odihnă pentru pelerinii vieţii.

*

Viaţă, cu linii superbe, cuprinse 'ntre hotarele umede unde se îmbină veşnicia cu moartea,

Acum eşti o povară de culoare ştearsă, cu cărări subţiate de ploi, cu toate podoabele resfirate de vânt.

Rondurile de flori, sunt mormane de pământ cleios, iar băncile, le-au luat în spate gârbove nişte bătrâni trişti,

Icoană de pe care cârpe aburite au şters culori şi figuri, eu,

Când toţi te-au părăsit, mă reîntorc la tine,

Şi-mi asemui viaţa cu a ta,

Deopotrivă, cărare de lumină eri, — azi îngândurată poveste.

*

In drum de toamnă

de Tiberiu Vuia

Intârzie deasupra mea seninul, mărturie calmă a cărărilor luminoase de eri. La capăt de pelerinaj, mângâere şi odihnă, sub troiţă.

Dar, pe aci, atâtea frunze-s moarte, şi grădinile exală parfum de înmormântări umede. Cei cari biruie odată destinul ce desleagă vieţile, — oamenii se reculeg în robia ţarinei. Atât de dragă. De caldă. De omenească.

Ochii mei se adâncesc în zare, pe linia de hotar, dintre cele ce sunt ale noastre şi cele carii se cufundă în tăcere şi mister departe, departe . . .

De unde, veşnicia, în care sufletu-mi se alintă, ca o lebedă pe ape, răstoarnă din amfore străvezii, în pumnii ce tremură, suferinţele vieţii, mizeriile de aci.

Şi când umbre ţuguiate se resfiră 'n amurgurile vinete, — de o noapte întreagă, atât îs de tăcute — în fiecare seară aştern de căpătâi, viaţa mea, şi o ascult cum freamătă de bucurii, ca de durere.

Că-n drum de toamnă, vânturătoare de lumină, viaţa mea e toată, toată a mea.

Un bilanț și un program cultural

de Iosif Murgă

Când rândurile de față vor vedea lumina tiparului serviciul cultural al primăriei municipiului Timişoara va fi desflinţat deja. Reorganizarea recentă a serviciilor primăriei, reorganizare impusă de noua lege administrativă, a şters unul dintre serviciile cu bogată activitate în trecut şi care a avut un rol într'adevăr preponderent în îndrumarea evoluţiei culturale nu numai a municipiului Timişoara, ci a Banatului întreg. Căci bogăţia mare a acestui municipiu a făcut posibilă o imixtiune perpetuă a primăriei în toate chestiunile de ordin general bănăţan, dar mai ales pe terenul cultural. Indrăsnim să spunem, fără teamă dea putea fi desminţiţi, că în ultimele decenii în Banat nu a existat nici o manifestare culturală mai de seamă, care să nu se fi bazat, parţial măcar, şi pe ajutorul primăriei din Timişoara. Şi această participare efectivă a primăriei la propăşirea culturei bănăţene s'a făcut prin serviciul cultural al acestei primării.

In fruntea acestui serviciu, până în ziua desfiinţării lui, timp de zece ani încheiaţi a stat un om, despre care nu putem scrie aci tot binele şi toată lauda pe care o merită, fiindcă prea ni-e este un prieten de-aproape. Mai mult, dânsul a fost colaboratorul acestei reviste, şi noi nici azi nu-l considerăm eşit din confraternitatea noastră spirituală. Deci prea uşor s'ar putea ca lauda noastră să fie luată drept tămâiere prietenească. Desigur că de aceia a insistat şi el mereu, încă de când am hotărât să facem acest rezumat al activităţii serviciului cultural, că „. . . numai nici o laudă, prieteni, nici un fel de laudă! . . ."

Prietenul Emil, sau ca să i folosim de data asta numele oficios, Dr. Emil Grădinariu, să nu se teamă, noi nu îi vom aduce laude. Vom analiza activitatea serviciului condus de

dânsul timp de zece ani, în modul cel mai obiectiv şi mai rece cu putinţă, în lumina reală a cifrelor. Prin aceasta vom da şi un bilanţ al contribuţiei de zece ani a primăriei municipiului Timişoara, la propăşirea culturală a provinciei noastre.

Vom începe cu anul 1926, când a venit Dr. Emil Grădinariu în fruntea serviciului cultural al primăriei şi vom merge până la încheierea bugetului 1935/36, care dată coincide şi cu sistarea acestui serviciu.

Anul:	Totalul bugetului primăriei (incl. întreprinderile):	Cheltueli pentru cult, instrucţia şi cultura publică (fără sumele cheltuite dela întreprinderi):
1926	343.748.116·— Lei	10.817.119·— Lei
1927	404 352.204·— „	11.321.900·— „
1928	440.130.670 — „	15.370.222·— „
1929	489.950.515·— „	17.051.888 — „
1930	484.562 991·— „	16.265.860·— „
1931	425.381.127·— „	15.432.184·— „
1932	406.486.020·— „	16 386.235·— „
1933/34	362.462.444·— „	18 381.521·— „
1934/35	384 252.398·— „	30.909.233 — „
1935/36	399.548.626·— „	29.492.934·— „

Trebue să remarcăm aci creşterea extraordinară a cifrelor la coloana cheltuelilor culturale pe ultimele două exerciţii. Se explică această creştere prin sumele întradevăr considerabile, cheltuite pentru construcţii şcolare şi alte construcţii cu scopuri culturale. Nu se cuprind însă în aceste totaluri sumele cheltuite cu construcţiile bisericeşti, cu toate că şi acestea se cifrează la câteva milioane. Această ultimă parte a calculelor o lăsăm s'o facă acei cari fac paradă mereu, la toate ocaziile şi în toate locurile, de „creştinism", „naţionalism" şi alte „isme" trâmbiţate în numele demagogiei. Noi nu scriem aci ca să aducem laude nimănui, dar cifrele vorbesc concludent. Şi poate că actuala comisie interimară merită să fie privită puţin şi din latura aceasta a activităţii sale, care aşa cum reese din datele de mai sus, este destul de interesantă!

Sumele cheltuite cu scopuri culturale se repartizează în felul următor:

Tabloul I. Cheltueli şcolare

A n u l	Contrib. la întreţ. şc. de stat	Intreţinerea căminelor de ucenici	Intreţin. fostului Internat Com.	Intreţin. Orfelinatului Com.	Conservatorul Com. de Muzică	Burse şi ajutoare şcolare	Fonduri sp. ptr. construcţii şcolare şi cult.
1926	4.173 919	6 583.634	1 024 000	428 555	1 081.720	817.000	3.000.000
1927	5 833 000	7.713 300	1 141 200	636 780	1.675 070	899.000	
1928	7 895 475	6.569.246	1 642 762	886.054	1.737 210	1 283 000	
1929	7.799.078	9.198.300	1.800 000	800 000	2 202 950	1.437.000	
1930	8 134 360	8.950.000	1.800.000	900.000	2.209.300	507.000	
1931	6 647 000	6.172.000	1 500 000	1 350.000	2.159.694	1.274 400	
1932—33	6 230.105	5.952 500	1 187 500	1.250.000	2.102 035	1.431 250	
1933—34	4.741.780	4 252 647	325 400	1.088,917	1.513.444	1.519.000	
1934—35	6.512.340	4 548.180	—	967 000	1.496.741	450.000	9 079 000
1935—36	5.516 460	4 083.850	—	1.035 000	1 501 304	660.000	6 885 800

Tabloul II. Diverse cheltueli culturale

Anul	Muzeul Banatului		Biblioteca Comunală		Biblioteci populare	Teatrul Com. Intreţ., decoruri, etc.	Subvenţii teatrale fond. spec.	Diverse cheltueli cult.
	Intreţinere	Săpături arh. şi achiziţii	Intreţinere	Amplificare				
1926	148.980	10.000	254 705	50.000	32 000	—	—	975.930
1927	244.840	40.000	327.660	56 000	37.500	—	—	2.430.000
1928	253.200	195.000	315 660	195.000	40 500	1.514 541	600.000	2.170.069
1929	297.208	90.000	508 800	146.200	43.000	1.475.000	1.000.000	2 774 410
1930	343.800	120.000	430.760	160.000	43 000	1 305.000	1.000 000	2.495.814
1931	826.421	91.000	481.980	160.000	43.000	970.000	—	1 942.240
1932—33	311.630	93.875	479.100	175.000	23 000	1.161.165	—	2.112 500
1933—34	267 910	82 000	445 780	145 500	18 400	1.500.600	450 000	495.000
1934—35	207.752	59.000	473 720	115.000	15.200	1 800 800	2 300.000	345.900
1935—36	192 360	67.000	515.000	145.000	10 000	1.260.800	—	414 400

De remarcat în acest tablou, la coloanele 3 şi 5, urcarea aproape bruscă a sumelor pentru amplificarea muzeului şi a bibliotecii. Această creştere a cifrelor dovedeşte o mare înţelegere şi destoinică grijă pentru aceste două instituţiuni atât de importante din punct de vedere cultural, din partea celui care a condus timp de zece ani acest însemnat serviciu al culturii.

La sumele de mai sus se adaogă şi cele cheltuite din bugetele întreprinderilor, tot cu scopuri culturale, conform tabloului de mai jos:

Anul	Uzina Electrică	Tramvaiele Comun.	Alimentarea cu apă*	Cinematografele	Serv. de pompe funebre	Uzina* de gaz	Fabr. de cărămidă	Lăptăria comunală
1926	112.000	132.600	22.730	140.003	25.187	—	—	—
1927	128.000	235.000	13.650	964.165	19.490	500	108*	—
1928	132.000	216.000	35.180	1.351.154	15.440	1000	5330	—
1929	149.000	430.000	21.110	867.211	30.075	5453	3010	32.000
1930	220 000	305.000	15.000	61.100	43 495	2500	14.866	24.500
1931	368.500	300.000	16.900	20.000	140.330	17.970	5500	63.900
1932 1933	472.700	775.000	60.600	19.249	95.303	1220	4650	22.000
1933 1934	703.300	450.000	38.615	1.287	64.072	1000	2000	10.500
1934 1935	1.171.000	930.000	63.190	—	42.130	300	3700	68.900
1935 1936	1.221.000	913 049	80.700	26.868	42·150	300	15.500	—
Total	4.677.500	4 686.649	367 775*	3.451.037*	517.672	30.243*	54.659	221.800

* Lipsesc sumele plătite ziarelor. — Lipsesc datele.

Credem că nu mai necesită nici un fel de comentar aceste cifre. Ele vorbesc dela sine şi arată în mod destul de evident sforţările depuse de municipiul Timişoara pentru propăşirea culturii în acest oraş. Vor putea obiecţiona eventual unii că unele sume, mai ales acelea destinate subvenţiilor şi ajutoarelor pentru propaganda culturală nu au fost suficient de raţional utilizate. In parte aceste obiecţiuni conţin un sâmbure de adevăr. Căci primarii şi consiliile comunale cari s'au succedat, au dispus de aceste sume după vederile lor, ba uneori chiar după placul lor, fără să mai ceară măcar părerea serviciului cultural. Şi s'a întâmplat, foarte adesea chiar, să fie sprijinite acţiuni şi manifestaţiuni cari nu au meritat deloc sprijin, în timp ce altele, cari într'adevar au meritat atenţie, au fost complect neglijate. De aceia, cunoscând acest neajuns, izvorât din lipsa unui program cultural al edililor cari s'au succedat, dl. Emil Grădinariu, timp de zece ani a depus cele mai mari silinţe pentru a păstra un echilibru aproximativ măcar între intenţiile edililor şi necesităţile reale culturale ale municipiului şi provinciei noastre. Desigur că în zece ani s'au succedat edili şi mai buni, şi mai slabi, dar munca consilierului cultural a rămas tot aşa de grea şi sub unii, şi sub alţii.

In anul trecut actualul primar al municipiului, dl. prof. Aug. Coman, dându-şi seama de necesitatea unei coordonări a activităţii serviciilor şi a trasării programului lor pe un timp mai îndelungat, a cerut tuturor conducătorilor serviciilor să-şi întocmească programele de lucru pe timp de 5 ani înainte. Cu această ocazie a întocmit şi dl. Emil Grădinariu programul serviciului cultural. Rezultat al experienţelor făcute timp de un deceniu şi al cunoaşterii tuturor problemelor culturale bănăţene, acest program nu e construit pe baze de visuri mari, fantastice, ci din punctul de vedere al celei mai limpezi realităţi. Este un program cuminte, gospodăresc, o grijelnică trasare de drum pe pământ solid.

Unele din dezideratele acestui program s'au realizat parţial, sau total chiar. Astfel de exemplu chestiunea localului muzeului şi bibliotecii a fost rezolvată definitiv prin transformarea fostului hotel „Ferdinand" în palat cultural. Chestiunea teatrului a fost rezolvată iarăşi în forma preconizată în pro-

gram. Alte deziderate sunt pe cale iarăşi de a fi realizate.

Redăm mai jos, fragmentar numai, acest program, care poate servi ca îndreptar pentru multe problema încă. Iată părţile cari ni-s'au părut mai importante:

«Biblioteca

Această instituţie, cu aproape 70.000 volume, se găseşte plasată în actualul edificiu impropriu şi insalubru şi organizată după cel mai primitiv sistem, adoptat acum 25 ani.

Este de absolută şi ardentă necesitate a se găsi o soluţie pentru obţinerea unui local, cu cel puţin 10 săli spaţioase, pentru aşezarea volumelor de bibliotecă, după secţii. La aceste săli s'ar mai adăuga cel puţin două săli mari de lectură, camerele necesare pentru birouri, precum şi localurile necesare atelierului de legătorie, care trebue amplificat după necesitate.

In această ordine de idei socotim că în termen de 5 ani, în mod succesiv, primăria Municipiului, fără mari eforturi de ordin financiar, ar putea să-şi vadă biblioteca sa organizată la nivelul bibliotecilor moderne şi corespunzătoare aspiraţiunilor secolului al XX-lea.

Lucrările ni le imaginăm în felul următor: a) Obţinerea localurilor. b) Procurarea mobilierului necesar organizării. c) Impărţirea cărţilor pe secţii. d) Trierea cărţilor rămase dela fostul regim maghiar, urmând ca acelea fără valoare literară sau ştiinţifică, să fie scoase din inventar. Aceeaş triere să se facă şi asupra cărţilor achiziţionate dela 1919 încoace — de multe ori din complezanţă, — urmărind obiectivul de a avea o bibliotecă la nivelul, pe care îl reclamă prestigiul municipiului nostru. e) Introducerea celui mai practic şi modern sistem de aranjare al cărţilor, spre a facilita modul de împrumutare a acestor cărţi. f) Legarea cărţilor, în mod succesiv, spre a le asigura durabilitatea, în care scop preconizăm desvoltarea an de an, a unei legătorii proprii. g) Elaborarea unui nou regulament al Bibliotecei, în conformitate cu noua situaţie, ce se va creia, prin reorganizarea ei.

Muzeul Banatului

O instituţie care încă se găseşte cu obiectele înghesuite

într'un local impropriu şi insalubru, prea mic pentru a se putea instala secţiunile astfel ca să corespundă scopului.

Acest muzeu are neapărată nevoie de mai multe săli spaţioase, cu locuinţe corespunzătoare pentru custode (director) şi servitor, spre a putea fi vizitat în cât mai mare parte a zilei.

Teatrul

Incercarea cu Teatrul Banatului ne-a convins definitiv că un teatru stabil, pe lângă cheltuelile extraordinare ce ar necesita pentru susţinerea lui, chiar dacă ar reprezenta toate genurile artei teatrale, încă multă vreme nu ar fi în stare să găsească în Timişoara publicul necesar unei stagiuni întregi. Categoriile sociale din Timişoara, în parte covârşitoare, îşi satisfac necesităţile sufleteşti prin frecventarea cinematografelor, iar acea infimă parte, cu aspiraţii la un nivel artistic mai ridicat, este pe deplin satisfăcută, cu câteva spectacole lunare de teatru, (operă, operetă, dramă, comedie şi concerte simfonice), cu atât mai mult că această parte a populaţiei, constituită din intelectuali, cu slabele surse de câştig, în aceste vremuri de criză economică, nici din motive de ordin financiar nu pot frecventa în deajuns teatrul.

Această constatare a noastră, nu trebue însă să ne îndritue la ideea de a renunţa la teatru şi a lăsa curs liber tendinţei manifestate de grosul populaţiei, de a satisface necesităţile spirituale, exclusiv prin spectacole de cinematograf, de o calitate inferioară şi în cele mai multe cazuri, lipsite de elementele unei bune educaţii şi fără puterea de a cultiva.

Populaţia oraşului nostru şi mai ales pătura intelectuală trebue dirijată spre arta adevărată, fără a fi octruată, ca apoi să caute distracţii şi nu numai degajări din snobism, la spectacole de dramă moralizatoare, la operă, la concerte simfonice, la conferinţe instructive.

Această trebue să fie obiectivul nostru, în calitatee de conducători culturali ai cetăţenilor. Şi acest obiectiv nu se poate atinge în termen de 2—3 ani.

El necesită năzuinţi de decenii întregi, pentru ca populaţia acestui oraş să aspire, din necesitate spirituală, la ceeace este cu adevărat nobil, frumos, estetic, moral şi instructiv.

De aceea ideia teatrului trebue susţinută cu mijloacele, pe cari le avem şi în forma cea mai adaptabilă acestor mijloace, ca să se atingă scopul.

In situaţia actuală, când însuşi Ministerul Artelor desfinţează un teatru cu o vechime de 80 ani şi alte 2 teatre cu vechime de câte 10—15 ani, amputare dureroasă, dar impusă de împrejurările grele, nu putem găsi o altă soluţiune, pentru continuarea propagandei culturale prin teatru, decât să căutăm un acord cu Opera Română şi Teatrul Naţional din Cluj, — aceste două instituţii cari din aceleaşi motive pe cari le-am experiat noi la Timişoara, luptă la Cluj cu mari greutăţi, — în baza cărui acord să se dea la Timişoara lunar câteva spectacole de operă şi câteva de dramă şi comedie, în schimbul unei subvenţii, din partea municipiului.

Prin acest acord credem că Timişoara a rezolvat în mod demn, raţional şi eficace problema teatrului, până vom ajunge acele vremuri, când un teatru stabil, şi-ar găsi justificarea în aspiraţiile colectivităţii cetăţeneşti.

Localuri şcolare

Cum, în conformitate cu legea învăţământului primar, edificiile şcoalelor primare de cad în sarcina primăriei municipiului, acesta are datoria atât în interesul bunului mers al învăţământului primar, cât şi în interesul sănătăţii copiilor noştri, să se îngrijească pe edificii proprii, moderne şi salubre, în locul actualelor edificii, în cea mai mare parte cu desăvârşire necorespunzătoare.

In afară de şcoala No. 8 din Circ. IV. Grădina de copii No. 9 din Mehala, — această şcoală de model, operă a Ing. Adrian Suciu, — Şcoala primară No. 2, 4 şi 7 din Fabrică, toate celelalte edificii de şcoli primare, ar trebai înlocuite cu edificii noui, şi moderne.

La ridicarea acestor edificii, trebue să se ţină cont de accesul uşor al copiilor la şcoală, ceeace nu se poate atinge astfel, decât dacă şcoalele sunt plasate la distanţă corespunzătoare una de alta, deservind fiecare copiii locuitorilor din acea regiune. Această necesitate se impune mai ales după practica de azi, când avem şcoale prea aproape una de alta

şi astfel unii copii trebue să facă un drum de 2—3 km. până la şcoală, un mare desavantaj, îndeosebi în timp de iarnă.

Monumente

Oraşul Timişoara, în cei 217 ani de liberă desvoltare, după părăsirea cetăţii de către turci, a făcut un progres uimitor, pe teren edilitar şi economic. dar a rămas în urmă în ce priveşte monumentele de cultură şi artă.

Dela trecutul regim maghiar imperiul românesc nu a moştenit nici un monument de seamă şi nici dela preluarea imperiului Timişoara nu se poate lăuda cu opere deosebite în această materie.

Ce au moştenit românii?

In ordine cronologică, cel mai vechiu monument al oraşului e „Sfânta Treime" din Piaţa Unirii (1740) alcătuit din gresie şi intrat în descompunere. Atât ca material, proporţii, cât şi ca executare artistică nu prezintă nici o valoare. Doar vechimea lui ne aminteşte de „pesta", epidemia care bântuise în Timişoara în anul 1738 şi încetase anul următor.

Un alt monument, tot din gresie, e cel al „Sf. Ioan Nepomuc" de prin 1755—56, plasat azi în apropierea Cazarmei Ardelene.

Pe la anii 1860 s'a ridicat monumentul „Sf. Maria", pe locul unde se crede că a fost ars pe rug Gheorghe Doja, în 1514, monument care pe lângă importanţa lui istorică, este şi un loc de închinare. Ca lucrare de artă nu prezintă vre-o importanţă.

In parcul Scudier am găsit un bust de fier al fostului comandant al cetăţii, generalul Antoniu Scudier, care avusese meritul mare de a drena, umple şi planta terenul dintre Cetate şi Circ. IV., creând astfel parcul ce-i poartă numele până azi. Acest monument a fost răsturnat de pe soclu cu ocazia revoluţiei din 1918. Astăzi se găseşte plasat în curtea „Muzeului Banatului."

Cel mai însemnat monument moştenit, însemnat din cauza proporţiilor, precum şi din cauze de ordin politic, a fost monumentul austriac, numit şi „al ruşinei", acum mutat din Piaţa Libertăţii. Construit în stil gotic, tot din gresie, cu o înălţime de 18 metri, el a fost ridicat în anii 1853, direct din ordinul

fostului împărat Francisc Iosif I., întru proslăvirea armatei austriece care a rezistat vitejeşte asediului de 107 zile al armatei lui Ludovic Kossuth în anul 1849. Pentru unguri acest monument reprezinta totdeauna o pată ruşinoasă, care însă — fiind o măsură a împăratului, — nu a putut fi ştearsă până la revoluţia din 1918, când — mi se pare — chiar ungurii, folosindu-se de tulburările din oraş, au desfigurat monumentul, rupând capul figurei, care reprezenta o fecioară cu o cheie în mână.

Din toate monumentele enumerate mai sus, singurul al Fecioarei Maria, din capul străzii Doja, îşi găseşte rostul pentru viitor. Din celelalte, unele au fost înlăturate, altele vor trebui înlăturate şi înlocuite cu altele.

Ce monumente ar trebui să-şi procure Timişoara în viitorul apropiat?

Regimul românesc, în cei 16 ani, a realizat puţin pe acest teren.

Politica şi-a achiziţionat primul bust, al savantului matematician bănăţean şi primului ei rector Traian Lalescu. Ca executare şi importanţa personalităţii ce reprezintă, poate şi trebue să rămână.

I-a urmat bustul regretatului român şi filantrop Emanuil Ungurianu, din iniţiativa unui comitet, de sub preşedinţia Dlui protopop Dr. P. Ţiucra, cu concursul material al Primăriei. Bustul este nereuşit şi trebue înlocuit cu alt Ungurianu, mai asemănător şi artistic, care să fie mutat în alt loc, după cum vom arăta mai jos.

Acum un an s'a desvelit în parcul Scudier bustul marelui bănăţean Vichentie Babeş, din iniţiativa particulară a unui comitet, sub preşedinţia Dlui Sever Bocu, obţinând şi concursul material al primăriei de sub conducerea Dlui primar prof. Aug. Coman.

Monumentului de mai sus i se pregăteşte să-i urmeze, cel al altui vajnic bănăţean, Antoniu Mocioni, din iniţiativa Dlui prefect Dr. D. Nistor şi pe cheltueala judeţului.

Aci trebue adus şi noul monument Ungurianu şi cele ale celorlalţi antemergători ai lui.

Tot la o margine a acestui parc, pe linia Bulevardului

I. G. Duca, se ridică cel mai impozant bust până azi, al regretatului primministru, asasinat în slujba ţării. Iniţiativa a fost luată de către Dnii Dr Avram Imbroane, secretar general al Ministerului Cultelor şi Artelor şi Augustin Coman, primarul municipiului, iar executarea s'a făcut în sarcina Primărie,i de către maestrul sculptor Aurel Pop, autorul bustului Babeş. Inaugurarea va avea loc în viitorul apropiat.

Toate aceste mici monumente, deşi reprezintă — în parte opere de artă, puse în slujba educaţiei cetăţeneşti, ca semn al omagierii marilor noştri înaintaşi, totuşi nu pot constitui monumente vrednice de un oraş ca Timişoara şi de evenimentele istorice cari sintetizează marea unire din 1918 şi ideile cari s'au realizat prin această unire.

Ideile de unire, libertate, romanitate etc. sunt acelea cari ar putea da unui artist de seamă posibilitatea de a creia adevărate opere de artă, cari să fie admirate de ori ce om, fie român, fie străin.

Timişoara trebue să fie împodobită în Piaţa Unirii cu un bronz monumental al unirii, simbolizată cuminte şi executat artistic; un bronz cu simbolizarea libertăţii, în Piaţa Libertăţii; cu un monument ecvestru al marelui Rege Ferdinand, la capătul parcului din Bul. Regele Ferdinand înspre catedrală, şi, cu un monument uriaş, la capătul dinspre teatru al parcului, al marelui bărbat de stat I. I. C. Brătianu, ca aceşti doi făuritori ai României mari, în inima oraşului, să simbolizeze, cu încadrarea lupoaicei, latinitatea ţării întregite pe vecie, prin înţelepciunea politică şi vitejia fiilor poporului românesc.

Conservatorul Comunal

Utilitatea şcoalei noastre de muzică, înfiinţată acum trei decenii, nu poate fi trasă la îndoială de nimeni. Educaţia muzicală a cetăţenilor noştri, nu se poate promova fără această şcoală, care dă prilej copiilor din acest oraş să-şi însuşească, aproape gratuit, cunoştinţe muzicale, în toate domeniile, punându-se astfel temeliile unei vieţi muzicale — artistice, la un nivel cât se poate de înalt; acest nivel ar culmina atunci, când Timişoara ar putea organiza din contribuţia artistică a cetăţenilor săi, nebazându-se pe elementele

strict profesioniste, concerte simfonice cu repertoriu clasic, în fața unor săli arhipline.

Acest ideal de ordin muzical, nu s'ar putea realiza nici odată, fără o școală de muzică serioasă.

Conservatorul nostru are neapărată nevoie de 2 lucruri, fără cari avântul lui este împiedicat; a) un local mai propriu, cu sală pentru concerte, a) dreptul de publicitate.

Desideratul de sub a), fiind în funcție de resurse financiare, respectiv de clădirea unui palat cultural, despre care voiu vorbi mai jos, nu reclamă aci nici un comentar special.

In ceeace privește însă dreptul de publicitate, trebue să remarc că o școală, fie ea cât de serioasă, și la nivel cât mai ridicat, nu se poate impune și nu este în stare să capteze pe elevi, cu întregul lor devotament muzicii, dacă după 11 ani de studii serioase la anumite instrumente, nu vor primi și o diplomă, care să le asigure pâinea în cazul că unii din elevi, ar simți vocațiunea să devină muzicanți profesioniști.

Pentru satisfacerea acestui desiderat, Primăria Municipiului nostru, de 9 ani încoace, a făcut toate sforțările, prin memorii documentate, dar fără rezultat.

Ministerul competent nu a dat cuvenita atențiune metropolei provinciei noastre, care binemerită, dela țara întreagă, atributul de leagăn al muzicei.

Trebue să stăruim cu tenacitate și în viitor, până vom fi înțeleși și satisfăcuți.

Viața muzicală

Banatul și cu metropola lui, sunt în deobște recunoscute ca o regiune, în care muzica este în floare. Corurile și fanfarele Banatului și mai ales cele din Timișoara, și-au cucerit o adevărată faimă, în toate colțurile țării. Chiar de aceea nu-i nimic mai firesc, decât să se dea importanța cuvenită focarelor de educație și cultură muzicală, din Timișoara, capitala Bănatului.

Intru realizarea acestui scop preconizăm:

a) patronarea, prin cel mai larg sprijin moral și material, a unui cor, cu secție mixtă și secție bărbătească, care să prezinte chintesența muzicei corale bănățene, atât în do-

meniul muzicei poporale, cât şi a celei culte, mai ales că Timişoara are voci excelente şi dirijori maeştri.

b) Patronarea, unei orchestre simfonice, având la bază un nucleu de profesionişti, care, prin organizarea sistematică de concerte simfonice să dea metropolei noastre, cele mai însemnate şi subtile elemente, necesare avântului, spre o educaţie muzicală aleasă.

Nucleul acestei orchestre ar putea deservi şi trupele de teatru ce se perindă prin Timişoara, şi ar da concursul artistic la festivităţi naţionale-culturale oficiale, împreună cu corul, putând astfel să reprezinte municipiul la nivelul artistic ce-i impune prestigiul.

Viaţa sportivă

Se ştie că Timişoara, care şi în vechea Ungarie era al II-lea oraş sportiv, până astăzi, după 16 ani în România întregită- şi-a menţinut supremaţia sportului, cu toate că alte oraşe ale ţării, şi mai ales capitala, au făcut mai formidabile eforturi, spre a cuceri aceasta supremaţie.

Dacă Timişoara şi-a putut menţine până azi supremaţia, este a se mulţumi tradiţiei sportive din oraşul nostru.

Ar fi deci o greşeală enormă, ca municipiul nostru să se desintereseze de acest sport, din potrivă credem că este o absolută necesitate, de a-l îmbrăţişa, dându-i tot concursul moral şi material, pentru menţinerea egemoniei.

Şi acest concurs se poate acorda cu toată uşurinţa, fiindcă Timişoara şi regiunea Banatului dispune de elemente sportive excelente, de sportivi rutinaţi, de terenuri sportive corespunzătoare şi îndeosebi are posibilitatea materială de a putea asigura existenţa elementelor sportive de valoare.

Lucrul de căpetenie ce ar trebui realizat, este ca municipiul care dispune de 3 arene sportive proprii, pentru desvoltarea tuturor ramurilor sportului, să ia sub scutul său o societate sportivă, cu elemente bune, chiar prin fuzionarea mai multor societăţi, dând — fireşte — atenţiune deosebită elementelor autohtone române şi îngrijindu-se de educaţia sportivă a acestei societăţi, în ramurile atletismului, footbalului, boxului, tenisului, etc.

In acelaş timp se va îngriji de plasarea sportivilor, ex-

ploatarea raţională a concursurilor şi arenelor, şi mai presus de toate de procurarea aparatelor necesare atletismului, această mai nobilă şi igienică ramură a sportului.

Municipiul, care şi astăzi are în slujba sa atâţia sportivi de valoare, nu ar trebui să facă eforturi materiale prea mari, pentru realizarea desideratului arătat mai sus.

O societate sportivă, alcătuită cu înţelepciune, condusă cu cinste şi pricepere şi având întregul sprijin moral şi material al municipiului, va fi, fără îndoială, în stare să asigure egemonia sportului timişorean.

Staţiunea de Radio

O altă problemă care trebue rezolvată cât mai curând, pentru înălţarea prestigiului oraşului nostru. este, înfiinţarea unui post de radio la Timişoara, respectiv, — deocamdată a unui studio — cu programul alcătuit aci, bazându-se pe forţele intelectuale şi artistice ale Timişoarei şi ale Banatului.

Cum fiecare oraş tinde să profite cât mai mult, prin răspândirea faimei sale în lume, pe temeiul oricăror manifestaţiuni intelectuale, de ce Timişoara, oraş cu o tradiţie atât de veche pe teren muzical, sportiv, edilitar şi economic, nu ar cultiva această tendinţă?

Infiinţarea unui post de Radio în Timişoara ar constitui cel mai puternic instrument pentru intensificarea vieţii intelectuale şi artistice, prin utilizarea corurilor, fanfarelor, orhestrei simfonice, a talentelor bănăţene, a intelectualilor de seamă din oraşul nostru, în cadrul preocupărilor cu problemele culturale, artistice şi economice ale Banatului.

Un post de Radio ar da şi existenţă atâtor elemente de valoare din provincia noastră fără ca municipiul să trebuească a aduce sacrificii materiale însemnate, cunoscut fiind faptul că Societatea de Radiodifuziune nu a cerut primăriei municipiului, decât localul, lumina şi combustibilul necesar studio-ului.

Pentru realizarea acestui scop, ar fi necesar conducerea primăriei noastre, ajutată de exponenţii politici ai Banatului, să facă intervenţiile necesare, la conducerea de Radiodifuziune din Bucureşti, pentru infiinţarea cât mai apropiată a staţiunei de Radio.

Agenţia teatrală

Biroul Agenţiei Teatrale Comunale trebue organizat, spre a deveni o agenţie utilă vieţii artistice din Timişoara, cât şi rentabilă.

Achiziţionând la conducerea agenţiei un specialist, destoinic şi cinstit, prin această agenţie, publicul timişorean ar putea profita de spectacole, pe care ar trebui să le caute în capitală sau în străinătate, aducând în acelaş timp şi venit material primăriei.

Este necesar un regulament, întocmit cuminte, pentruca organizarea şi funcţionarea agenţiei, să se poată începe.

Tipografia comunală

Credem de o mare necesitate ca primăria să-şi aibă tipografia sa, instalată modern, exploatată raţional, dar loial, în interesul propriu al municipiului şi pentru facilitarea problemei de editare a lucrărilor scriitorilor autohtoni.

In acest scop se necesită un capital de vre-o 2.000.000 lei, şi o conducere cinstită, pricepută şi destoinică, spre a i se găsi rostul şi rentabilitatea.»

*

Lăsând în urma sa acest program, corolar demn al unei activităţi de zece ani încheiaţi în slujba culturii, dl. Emil Grădinariu s'a despărţit de serviciul cultural, care odată cu plecarea sa s'a descompus, răsfirându-şi atribuţiile.

Nu ne îndoim că şi în noua sa împărţire, la conducerea serviciului economic, care desigur că nu este mai puţin important decât cel cultural, dânsul va şti să ducă la bun capăt sarcina ce i-s'a dat. Va fi desigur un funcţionar destoinic, conştiincios şi priceput, dar nu va mai fi ceia ce a fost pentru serviciul cultural. Fiindcă acolo s'a confundat deplin cu însăşi viaţa amplă şi complexă a breslei scriitorilor şi artiştilor de toate genurile, a trăit între noi, a fost mai mult decât un prieten, a fost unul dintre ai noştri, el însuşi cu frumoasă activitate breslară.

De aceia acum, când se desparte de noi, prin prieteneasca noastră strângere de mână ne exprimăm şi regretul pentru tovarăşul, care ese din breaslă.

Apare lunar **„VREREA“** Exemplarul 10 Lei

Comitetul de redacţie: **Virgil Birou, Stefan Gomboşiu, Romul Ladea, Ion Stoia-Udrea** şi **Tiberiu Vuia.**
Redacţia şi administraţia: **Ion Stoia-Udrea, Timişoara, III. Str. Romulus 9.**

Abonamente: **200 Lei anual. Pentru autorităţi şi întreprinderi 1000 Lei anual.**

Maiu **1936**

CUPRINSUL:

D. D. ....

....

....

....

Inst. de art. graf. „VICTORIA“ Timişoara Str. Telbis No. 2. Telef. 7—65

Apare lunar

„VREREA“

Exemplarul 20 Lei

Comitetul de redacţie: **Virgil Birou, Stefan Gomboşiu, Romul Ladea, Ion Stoia-Udrea şi Tiberiu Vuia.**

Redacţia şi administraţia: **Ion Stoia-Udrea, Timişoara, III. Str. Romulus 9.**

Abonamente: **200 Lei anual. Pentru autorităţi şi întreprinderi 1000 Lei anual.**

Ian.— Aprilie 1936

CUPRINSUL:

D. D. ....

....

....

....

Inst. de art. graf. „VICTORIA“ Timișoara Str. Telbis No. 2. Telef. 7—65